

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 211 109 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:

05.06.2002 Patentblatt 2002/23

(51) Int Cl.7: B60J 1/20

(21) Anmeldenummer: 01127178.0

(22) Anmeldetag: 16.11.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 22.11.2000 DE 10057760

(71) Anmelder: BOS GmbH & Co. KG
73760 Ostfildern (DE)

(72) Erfinder:

- Schlecht, Werner P.
71665 Vaihingen/Enz (DE)
- Walter, Herbert
73061 Ebersbach (DE)

(74) Vertreter: Patentanwälte Rüger, Barthelt & Abel
Webergasse 3
73728 Esslingen (DE)

(54) Fensterrollo mit Zentriereinrichtung für den Zugstab

(57) Ein Fensterrollo (12) für Kraftfahrzeuge weist eine drehbar gelagerte Wickelwelle (22) auf, an der mit einer Kante eine Rollobahn (24) befestigt ist. Die andere Kante ist an einem Zugstab gefesselt, der endseitig in Führungsschienen (13) geführt ist. Der Abstand der Führungsschienen (13) ändert sich in Bewegungsrichtung der Rollobahn (24) gesehen sehr stark, weshalb der Zugstab (26) teleskopartig längenveränderlich ist. Er setzt sich aus einem Mittelstück (27) und zwei Endstücken (28,29) zusammen, wobei mit Hilfe einer Zentriereinrichtung (35) dafür gesorgt wird, dass das Mittelstück (27) immer zentriert gegenüber den Endstücken (28,29) bleibt.

Der Abstand der Führungsschienen (13) ändert sich in Bewegungsrichtung der Rollobahn (24) gesehen sehr stark, weshalb der Zugstab (26) teleskopartig längenveränderlich ist. Er setzt sich aus einem Mittelstück (27) und zwei Endstücken (28,29) zusammen, wobei mit Hilfe einer Zentriereinrichtung (35) dafür gesorgt wird, dass das Mittelstück (27) immer zentriert gegenüber den Endstücken (28,29) bleibt.

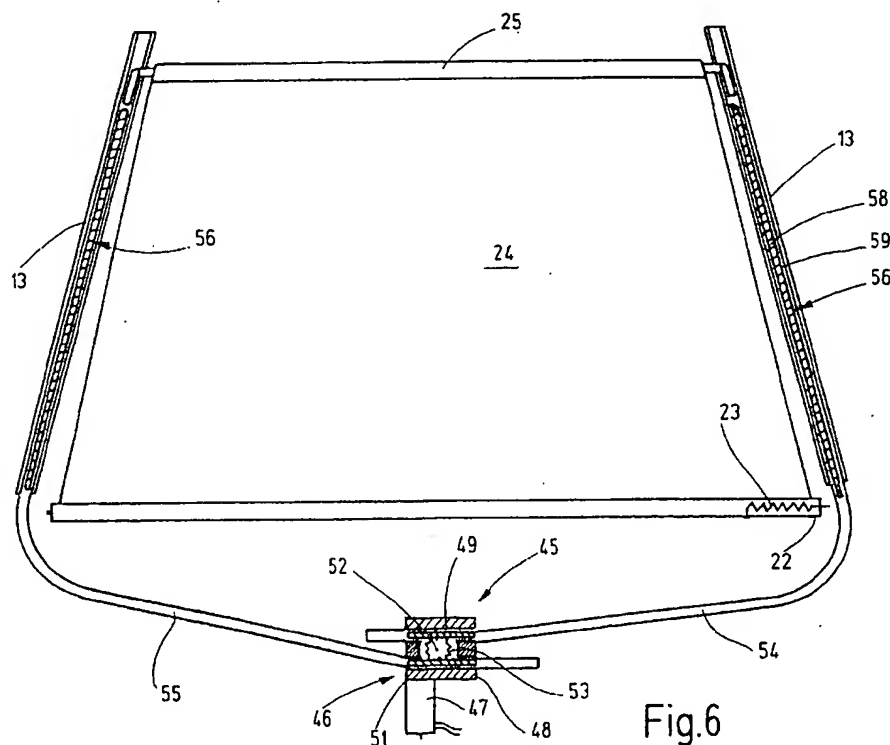


Fig.6

EP 1 211 109 A1

Beschreibung

[0001] Moderne Karosserieformen zeichnen sich durch verhältnismäßig große Fensterflächen aus. Die großen Fensterflächen führen wegen der starken Sonneneinstrahlung zu einer erheblichen Aufheizung des Fahrzeuginnen, und bei Fahrzeugen mit Klimaanlage bedeutet die starke Aufheizung einen nicht unerträglich hohen Energieverbrauch, um der Fahrzeugaufheizung entgegenzuwirken.

[0002] Die Kraftfahrzeuge werden deswegen in zunehmendem Maße mit Fensterrollos ausgerüstet.

[0003] Hierzu ist es bekannt, seitlich neben dem Heckfenster zwei Führungsschienen anzubringen, in denen der Zugstab der Rollobahn endseitig geführt ist. Der Zugstab ist längenverstellbar, um der unterschiedlichen Fensterbreite folgen zu können. Die Betätigung geschieht durch die in den Führungsschienen laufende Schubglieder.

[0004] Die Fenster, vor denen solche Fensterrollos angebracht sind, haben im Allgemeinen eine angenäherte trapezförmige Gestalt. Die Gestalt ergibt sich aus der Karosserieform, bei der das Dach gegenüber der Gürtellinie des Fahrzeugs relativ stark eingezogen ist. Wenn die Führungsschienen längs der Seitenränder des Heckfensters verlaufen, ändert sich zwangsläufig entsprechend der Abstand, den der Zugstab überbrücken muss, wenn er längs der Führungsschienen bewegt wird.

[0005] Der Zugstab bei den bekannten Fensterrollos ist deswegen auch dreiteilig und besteht aus einem Mittelstück, dessen Länge der Breite des Rollobahnzchnitts an der entsprechenden Kante entspricht, und zwei Endstücken, die teleskopartig gegenüber dem Mittelstück bewegbar sind.

[0006] Das Mittelstück und die Endstücke sind miteinander über Schieberverbindungen zusammengesteckt, die notwendigerweise ein gewisses Mindestmaß an Reibung bedingen.

[0007] Die Reibung an beiden Endstücken unterscheidet sich voneinander. Beim Ein- und Ausfahren der Endstücke entsteht eine Differenzkraft, die mehr oder weniger groß ist und zu einer der beiden seitlichen Führungsschienen hin gerichtet ist. Aufgrund der Differenzkraft wird die Rollobahn quer verzogen und wirft Wellen oder Falten. Wenn die Differenzkraft größer wird, weil der Versatz zunimmt, kann unter Umständen die Querstabilität der Rollobahn wieder für eine hinreichende Zentrierung sorgen.

[0008] In aller Regel fahren derartige Rollos von der breiteren Kante in Richtung auf die schmalere Kante aus, also in Richtung Dach. Spätestens wenn das Mittelstück an einer Führungsschiene anstößt, wird es in eine mehr oder weniger zentrierte Lage zurückgedrückt. Von dieser Zentrierung kann beim Einfahren jedoch kein Gebrauch gemacht werden, weshalb unter Umständen die Rollobahn mehr oder weniger schief aufgewickelt wird und die entstandenen Falten oder Wellen sich im

Laufe der Zeit im Wickel abprägen.

[0009] Ausgehend hiervon ist es Aufgabe der Erfindung, ein Fensterrollo der oben genannten Art derart weiter zu verbessern, dass nicht die Gefahr einer Dezentrierung derjenigen Kante der Rollobahn auftritt, die sich beim Ein- und Ausfahren vor der Fensterfläche bewegt.

[0010] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch das Fensterrollo mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

[0011] Das erfindungsgemäße Fensterrollo ist mit einer Zentriereinrichtung versehen, die dafür sorgt, dass das Mittelstück des Zugstabs zumindest angenähert zentriert bleibt.

[0012] Als Zentriereinrichtung kommen zwei Möglichkeiten in Frage. Die eine Möglichkeit arbeitet nach dem Prinzip des Differenzialgetriebes, während die andere Variante Federn vorsieht, die für eine schwimmende Zentrierung sorgen.

[0013] Im Falle des Differenzialgetriebes oder -antriebs, wird die Bewegung eines Endstücks bezüglich des Mittelstücks auf das andere Endstück gegensinnig übertragen, wobei der Verschiebehub betragsmäßig gleich dem Verschiebehub des erstgenannten Endstücks ist. Die beiden Endstücke werden, gleichgültig welches betätigt wird, auf diese Weise gegensinnig um den gleichen Betrag gegenüber dem Mittelstück hin und her geschoben. Dies hat umgekehrt eine zwangsläufige Zentrierung des Mittelstücks zur Folge, wenn sich die Endstücke relativ zueinander zu bewegen.

[0014] Die Zentriereinrichtung mit Hilfe von Federn wirkt schwimmend. Die Federn stützen sich jeweils einends am Mittelstück ab und sorgen dafür, dass das Mittelstück gegenüber den Endstücken schwimmend zentriert ist. Das Mittelstück wird sich solange in Längsrichtung verschieben, bis die von beiden Federn aufgebrachte Kraft gleich ist. Wenn die Federn eine verhältnismäßig steile Kennlinie aufweisen, sind sie in der Lage, das Mittelstück auch dann hinreichend genau zu zentrieren, wenn sich die Reibkräfte, die die Endstücke im Mittelstück aufweisen, unterscheiden.

[0015] Welche der beiden Lösungen der Vorzug gegeben wird, hängt in erster Linie von den Einbauverhältnissen und dem Ausmaß der Trapezform ab, d.h. den Hub, den die Endstücke vollführen müssen. Bei großem Hub hat die Differenzialgetriebeanordnung unter Umständen Vorteile, während die Federlösung einfacher zu implementieren ist.

[0016] Wenn als Zentriereinrichtung ein Differenzialgetriebe zur Anwendung kommt, kann das Differenzialgetriebe formschlüssig arbeiten oder auch reibschlüssig. Die reibschlüssige Ausführungsform arbeitet unter Umständen nicht so genau wie die formschlüssige Anordnung, läßt sich aber etwas einfacher montieren.

[0017] In jedem Fall ist es vorteilhaft, wenn das Mittelstück von einem Rohr, vorzugsweise von einem Profilrohr gebildet ist, weil die Endstücke im Profilrohr drehgesichert verschieblich sind. Das Profilrohr hält die Roll-

obahn von der Zentriereinrichtung getrennt und schützt gleichzeitig die Zentriereinrichtung.

[0018] Die Führungsmittel sind zweckmäßigerweise Führungsschienen, die eine Führungsnut enthalten. Gleichwohl ist die erfindungsgemäße Lösung auch bei Fensterrollos anzuwenden, bei denen Zugstab auf stangenförmigen Führungsschienen läuft und endseitig Ösen aufweist.

[0019] Zum Bewegen der Rollobahn sind bevorzugt ein Federmotor und ein Elektromotor vorgesehen. Weiter bevorzugt sitzt der Federmotor in der Wickelwelle, während der Elektromotor den Zugstab antreibt. Mit dieser Anordnung wird die Rollobahn zwangsläufig und ohne größeren Aufwand zwischen der Wickelwelle und dem Zugstab gespannt gehalten. Gleichwohl ist auch die andere Antriebsweise denkbar, bei der mit Hilfe von Federn der Zugstab in Richtung auf die ausgefahrene Stellung vorgespannt ist, während die Wickelwelle durch den Elektromotor angetrieben ist.

[0020] Die Rollobahn selber besteht vorzugsweise aus einem Gewirk oder einer gelochten und eingefärbten Kunststoffolie.

[0021] Im übrigen sind Weiterbildungen der Erfindung Gegenstand von Unteransprüchen. Dabei sollen auch solche Merkmalskombinationen als beansprucht gelten, für die es kein explizites Ausführungsbeispiel gibt.

[0022] In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele des Gegenstandes der Erfindung dargestellt. Es zeigen:

Fig. 1 einen Pkw in einer Rückansicht, unter Veranschaulichung eines erfindungsgemäßen ausgezogenen Heckscheibenrollos,

Fig. 2 den prinzipiellen Aufbau des Heckscheibenrollos nach Fig. 1,

Fig. 3 die Führungsschiene des Heckscheibenrollos nach Fig. 1, in einem Querschnitt,

Fig. 4 den Zugstab des Heckscheibenrollos in einer perspektivischen Schnittdarstellung,

Fig. 5 den Zugstab nach Fig. 4 im Querschnitt, geschnitten auf der Achse des Ritzels,

Fig. 6 den Antrieb des Heckscheibenrollos nach Fig. 1, in einer einfachen schematisierten Darstellung, und

Fig. 7 ein weiteres Ausführungsbeispiel für den Zugstab, in einer vereinfachten Schnittdarstellung.

[0023] Fig. 1 zeigt in einer schematischen Darstellung die Rückansicht eines Pkw 1 mit einem Dach 2, einem Kofferraum 3 sowie zwei C-Säulen 4 und 5. Zwischen den beiden C-Säulen 4 und 5 befindet sich eine Heckfensteröffnung 6, die nach oben von einer Dachhinterkante 7 und nach unten von einer Fensterbrüstung 8

grenzen. In der Heckfensteröffnung 6 sitzt in bekannter Weise, beispielsweise mittels Fenstergummi eingeklebt, eine Heckscheibe.

[0024] Im Inneren des Pkw 1 befindet sich vor der Innenseite der Heckscheibe eine Hutablage 9, die sich zwischen der Fensterunterkante 8 und einer in der Figur nicht erkennbaren Rücksitzlehne horizontal erstreckt. In der Hutablage 9 verläuft ein gerader Auslaufschlitz 11.

[0025] Der Auslaufschlitz 11 gehört zu einem Heckfensterrollo 12, dessen prinzipieller Aufbau in Fig. 2 stark schematisiert in einer Seitenansicht veranschaulicht ist.

[0026] Das Heckfensterrollo 12, weist zwei Führungsschienen 13 auf, die neben den seitlichen Rändern der Heckfensteröffnung 7 an den beiden C-Säulen 4 und 5 befestigt ist. Wegen der aufgeschnittenen Prinzipdarstellung ist in Fig. 2 lediglich eine Führungsschiene 13 zu erkennen, die beispielsweise an der C-Säule 5 befestigt ist.

[0027] Die Führungsschiene 13 weist das in Figur 3 gezeigte Querschnittsprofil auf. Sie ist im Querschnitt im Wesentlichen quadratisch mit abgerundeten Ecken und wird von einer Vorderseite 14, zwei seitlichen Wänden 15 und 16 sowie einer Rückseite 17 begrenzt. Von der Rückseite 17 geht ein leistenartiger Befestigungsflansch 18 aus, mit dessen Hilfe die Führungsschiene 13 an entsprechenden Karosserieteilen zu befestigen ist.

[0028] In der Führungsschiene 13 ist eine im Querschnitt kreisförmige Führungsnuten 19 enthalten, die sich über einen Schlitz 21 zu der Vorderseite 14 hin öffnen.

[0029] Die Führungsschiene 13 besteht beispielsweise aus einem Aluminiumstrangpressprofil.

[0030] Da der Schlitz 21 schmaler ist als der Durchmesser des kreisförmigen Abschnitts der Führungsnut 19, entsteht eine hinterschnittene Nut, die geeignet ist ein linienförmiges Schubglied gegen Ausknicken zu schützen und das Schubglied bei entsprechendem Durchmesser daran zu hindern, durch den Schlitz 21 nach außen auszutreten.

[0031] Die Führungsschienen 13 sind bzgl. mehrerer Achsen gebogen, damit sie der Kontur der Fensterkante folgen ohne in dem Fenster selbst sichtbar zu werden. Die Führungsschienen 13 sind so angeordnet, dass die Nuten 19 sich in Richtung aufeinander zu öffnen.

[0032] Die Führungsschienen 13 reichen nach unten, wie Figur 2 erkennen läßt, durch den Schlitz 11 bis unterhalb der Hutablage 9.

[0033] Unterhalb der Hutablage 9 ist, wie Figur 2 schematisch zeigt, eine Wickelwelle 22 drehbar gelagert. Die Lagereinrichtungen sind nicht veranschaulicht, weil sie für das Verständnis der Erfindung nicht erforderlich sind.

[0034] Die Wickelwelle 22 ist rohrförmig und beherbergt einen Federmotor 23, der in Fig. 5 schematisiert dargestellt ist. Der Federmotor 23 besteht aus einer Schraubenfeder, die mit einem Ende im Inneren der

Wickelwelle 22 festgelegt ist und anderenfalls an einem der nicht veranschaulichten Lagerböcke zum Lager der Wickelwelle 22 verankert ist.

[0035] An der Wickelwelle 22 ist mit einer Kante eine Rollobahn 24 befestigt, deren Zuschnitt eine trapezförmige Annäherung der Kontur des Heckfensters 6 ist. Die von der Wickelwelle 22 abliegende Kante ist zu einer schlauchförmigen Schlaufe 25 geformt, in der ein Zugstab 26 sitzt. Der Zugstab 26 ist in Fig. 4 im Einzelnen gezeigt.

[0036] Zu dem Zugstab 26 gehören im Wesentlichen ein Mittelstück 27 sowie zwei gegenüber dem Mittelstück 27 teleskopartig bewegliche Endstücke 28 und 29.

[0037] Das Mittelstück 27 ist ein ovales Rohr 31 mit einem konstanten Querschnitt, jeweils über die Länge gesehen. Die Länge des Rohres 31 entspricht der Länge der schlauchförmigen Schlaufe 25 und damit der entsprechenden Kante der Rollobahn 24.

[0038] Das Endstück 28 hat eine L-förmige Gestalt und setzt sich aus einem Arm 32 und einem Führungsstück 33 zusammen. Der Arm 32 hat einen solchen Querschnitt, dass er in dem Innenraum des Rohres 31 weitgehend spielfrei längsverschieblich ist. Sein außenliegendes Ende geht bei 34 einstückig in das Führungsstück 33 über, das im Querschnitt an den kreisförmigen Teil der Führungsnut 19 angepasst ist, während die Breite des Armes 32 der Weite des Schlitzes 21 entspricht.

[0039] Die beiden Endstücke 28 und 29 sind hinsichtlich des Armes 32 und des Führungsstücks 33 gleich gestaltet.

[0040] Etwa in der Mitte des Rohres 31 befindet sich eine Zentrier Einrichtung 35 in Gestalt eines Differenzialgetriebes. Zu der Zentrier Einrichtung 35 gehört ein Ritzel 36, das um eine Achse frei drehbar ist, die auf der großen Achse des Profilquerschnitts des Rohres 31 senkrecht steht.

[0041] Am Ort des Ritzels 36 enthält das Rohr 31 zwei miteinander fluchtende Bohrungen 37 und 38. Die Bohrung 37 ist etwas größer als es dem Kopfkreis oder Außendurchmesser des Ritzels 36 entspricht, während die damit fluchtende Bohrung 38 in der gegenüberliegenden Seitenwand des Rohres 31 auf einen Achszapfen 39 abgestimmt ist, der einstückiger Bestandteil des Ritzels 36 ist und wie gezeigt von dem Ritzel 36 ausgeht. Die Breite des Ritzels 36 entspricht der lichten Weite des Rohres 31.

[0042] Im montierten Zustand liegt der Achszapfen 39 frei drehbar mit geringem Spiel in der Bohrung 38. Zu diesem Zweck wurde das Ritzel 36 mit dem Achszapfen 39 voraus durch die Bohrung 37 eingeführt. Nach dem Einstecken des Ritzels 36 wird die Bohrung 37 durch einen eingepressten scheibenförmigen Deckel 41 verschlossen.

[0043] Die Zentrier Einrichtung 35 umfasst ferner zwei Zahnstangen 42 und 43, die kämmend mit dem Ritzel 36 in Eingriff stehen. Die eine der beiden Zahnstangen verläuft wie gezeigt unterhalb des Ritzels 36, während

die andere Zahnstange 43 darüber in dem Rohr 31 geführt ist. Die Zahnstange 43 geht an einem Ende wie gezeigt einstückig in den Arm 32 des Endstücks 29 über, während die andere Zahnstange 42 in sinngemäß der gleichen Weise einstückig in dem Arm 32 des Endstücks 28 übergeht.

[0044] Die Funktions- und Arbeitsweise der Zentrier Einrichtung 35 ist leicht zu erkennen:

[0045] Wenn sich das Endstück 29 gegenüber dem Rohr 31 in Längsrichtung verschiebt, wird über die Zahnstange 43 das Ritzel 36 in Umdrehungen versetzt. Die Rotation überträgt die Bewegung der Zahnstange 42 gegensinnig auf die Zahnstange 42, wodurch die Zahnstange 42 um denselben Betrag jedoch gegensinnig verschoben wird. Die Folge hiervon ist, dass das Endstück 28 gegenüber dem Mittelstück 35 eine Bewegung vollführt, die den gleichen Hub hat, wie die Bewegung des Endstücks 29 jedoch die entgegengesetzte Richtung. Wenn also im Ausgangszustand das Mittelstück 35 exakt zentriert zwischen den beiden Führungsstücken 33 sitzt, wird diese exakte Zentrierung auch beibehalten, wenn eines der beiden Endstücke 28 oder 29 verschoben wird. Umgekehrt bleibt die Zentrierung des Mittelstücks 35 auch erhalten, wenn durch von außen wirkende Kräfte die beiden Endstücke 28 und 29 aufeinander zu oder voneinander weg bewegt werden.

[0046] Es versteht sich, dass die Länge der Zahnstangen 42, 43 dem erforderlichen Hub entspricht und der von Zahnstangen freie Teil der Arme 32 so bemessen ist, dass eine ausreichende teleskopartige Führung in dem Rohr 31 gewährleistet ist, die über den gesamten betriebsmäßigen Hub klemmfrei ist.

[0047] Der Vollständigkeit halber wird anhand von Figur 6 noch der vollständige Aufbau und Betrieb des Fensterrollos 12 erläutert.

[0048] Um die Rollobahn 24 auszufahren ist eine Antriebseinrichtung 45 vorgesehen, die in Figur 6 stark schematisiert gezeigt ist. Zur Vereinfachung der Darstellung und zur Erläuterung des Verständnisses der Erfindung sind die beiden seitlichen Führungsschienen 13 in Figur 6 geschnitten gezeigt. Die beiden Führungsnuten 19 öffnen sich in Richtung aufeinander zu.

[0049] Zu der Antriebseinrichtung 45 gehört ein Getriebemotor 46, der sich aus einem permanent erregten Gleichstrommotor 47 und einem Getriebegehäuse 48 zusammensetzt. In dem Getriebegehäuse sind parallel zueinander zwei Führungskanäle 49 und 51 enthalten, zwischen denen auf einer Ausgangswelle 52 ein Ausgangszahnrad 53 vorgesehen ist. Das Ausgangszahnrad 53 kann über die damit drehfest verbundene Ausgangswelle 52 wahlweise in beiden Drehrichtungen in Gang gesetzt werden.

[0050] Von dem Führungskanal 49 geht ein Führungsrohr 54 zu dem unteren Ende der Führungsnut 19 in der rechten Führungsschiene 13. Der Führungskanal 51 ist am linken Ende über ein Führungsrohr 55 mit dem unteren Ende der Führungsnut 19 in der linken Führungsschiene 13 verbunden.

[0051] Sowohl durch den Führungskanal 49 als auch durch den Führungskanal 51 verläuft jeweils ein biegeelastisches Schubglied 56 bzw. 57. Der jeweils nicht benutzte Teil der Schubglieder 56, 57 wird in Speicherrohre zurückgeschoben, die von dem jeweils anderen Ende der Führungskanäle 49, 51 ausgehen.

[0052] Die beiden Schubglieder 56 und 57 haben denselben Aufbau. Sie bestehen jeweils aus einer elastisch biegsamen Seele 58, der auf seiner Außenseite eine oder mehrere Rippen 59 trägt, die dort ein ein- oder mehrgängiges Gewinde bilden. Die Rippen 59 stehen radial vor und laufen schraubenförmig über die zylindrische Seele 58 von einem Ende des Schubglieds bis zum anderen Ende. Das Ausgangszahnrad 53 trägt eine Verzahnung, die zwischen die von den Rippen 59 gebildeten Nuten eingreifen kann. Auf diese Weise ist das Ausgangszahnrad 53 formschlüssig mit den Schubgliedern 56 und 57 gekuppelt.

[0053] Die Funktionsweise des beschriebenen Heckfensterrollos ist wie folgt:

[0054] In der Ruhestellung ist unter der Wirkung des Federmotors 23 die Wickelwelle 22 in eine Stellung gedreht, in der die Rollobahn 24 aufgewickelt ist. In dieser Stellung befindet sich die schlauchartige Schlaufe 25 in dem Auslaufschlitz 11, wie dies Figur 2 erkennen läßt. Die Zugstange 26 mit den Führungsstücken 33 liegt in der Nähe der unteren Enden der beiden Führungsschienen 13, ohne dass jedoch die Führungsstücke 33 aus den zugehörigen Führungsnuten 19 freigekommen sind.

[0055] Gleichzeitig sind die beiden Schubglieder 56 und 57 mit ihren beiden Enden von den betreffenden Führungsstücken 33 beabstandet.

[0056] Wenn der Benutzer ausgehend von dieser Stellung des Heckfensterrollos 12, in der der Lichteintritt in das Fahrzeuginnere überhaupt nicht beeinflusst wird, eine Abschattungswirkung erzeugen möchte, fährt er die Rollobahn 24 aus. Die Rollobahn 24 vermindert den Lichtdurchtritt ohne ihn vollständig zu unterbinden. Hierzu besteht die Rollobahn 24 beispielsweise aus einem offenen Kettengewirk oder einer gelochten und schwarz eingefärbten Kunststoffolie.

[0057] Um die Rollobahn 24 auszufahren, wird der Getriebemotor 46 mit einer solchen Drehrichtung in Gang gesetzt, dass er das Schubglied 58 nach rechts durch in die Führungsnut 19 bewegt. Da die beiden Schubglieder 57 und 58 an diametral gegenüberliegenden Seiten mit dem Ausgangszahnrad 53 kämmen, wird gleichzeitig das Schubglied 57 nach links durch die Führungsnut 19 der linken Führungsschiene 13 vorgeschoben. Nach einem kurzen Stück des Vorschubwegs kommen die freien Enden der beiden Schubglieder 56 und 57 mit den unteren Enden der Schenkel 42 der beiden Führungsglieder 38 und 39 in Eingriff und schieben im weiteren Verlauf die Führungsglieder 38 und 39 in Richtung auf das obere Ende der beiden Führungsschienen 13.

[0058] Da sich der Abstand zwischen den Führungs-

schienen 13 verändert, tauchen gleichzeitig teleskopartig die Arme 32 der Endstücke 28, 29 in das in der Schlaufe 25 enthaltene Rohr 31 des Zugstabs 26 ein. Wegen der Zentriereinrichtung 35 bleibt die zentrierte Lage des Mittelstücks 27 erhalten. Die Rollobahn 24 zeigt keine Wellenbildung, weil keine Querkkräfte in der Rollobahn auftreten können.

[0059] Sobald die Endlage erreicht ist, wird der Getriebemotor 46 stillgesetzt. Die ausgefahrene Endlage ist in Fig. 6 gezeigt.

[0060] Der Getriebemotor 46 ist selbsthaltend und arretiert die Schubglieder 56 und 57 in der jeweils erreichten Stellung.

[0061] Das Abschalten des Getriebemotors 46 erfolgt mit Hilfe von Endschaltern oder indem die Führungsstücke 33 an Anschläge anlaufen, so dass ein in einer Elektronik auszuwertender Blockierstrom auftritt, der zum Abschalten führt.

[0062] Die Rollobahn 24 wird nunmehr zwischen dem Zugstab 26 und der Wickelwelle 23 aufgespannt gehalten.

[0063] Zum Einfahren wird der Getriebemotor 46 mit der entgegengesetzten Drehrichtung in Gang gesetzt, so dass die beiden Schubglieder 57 und 58 nach unten aus den zugehörigen Führungsschienen 13 heraus bewegt werden. Gleichzeitig läuft der Zugstab 26 mit nach unten, weil durch die Wirkung des Federmotors 34 der Wickelwelle 23 die Rollobahn 24 ständig unter Spannung gehalten wird.

[0064] Eine andere Art der Zentriereinrichtung 35 ist in Figur 7 gezeigt. Hierbei werden für Bauteile die funktionsmäßig einander entsprechen dieselben Bezugszeichen wie zuvor verwendet, ohne dass eine erneute Erläuterung gegeben ist.

[0065] Figur 7 zeigt ein Ende des Zugstabs 27, wobei das Mittelstück 27 abschnittsweise in Längsrichtung aufgeschnitten ist. In dem Rohr 31, das das Mittelstück 27 bildet, ist wie zuvor der Arm 32 teleskopartig längsverschieblich. Er endet innerhalb des Rohres 31 bei 61 jedoch stumpf.

[0066] Die Zentriereinrichtung 35 wirkt schwimmend und umfasst eine Schraubendruckfeder 62, die in dem Rohr 31 untergebracht ist. Sie stützt sich einendes an dem stumpfen Ende 61 ab und anderenends an einem Querbolzen 63, der in entsprechenden einander fluchten Bohrungen des Rohres 31 wie gezeigt steckt.

[0067] Das andere weggebrochene Ende des Zugstabs 26 ist in der gleichen Weise ausgeführt, umfasst also auch eine Schraubendruckfeder 62, einen Bolzen 63 und einen entsprechend gestaltetes Endstück 28 beziehungsweise 29.

[0068] Die beiden Schraubendruckfedern 62 an beiden Enden des Rohres 31 sind gleich und auch der Abstand, den die als Widerlager dienenden Bolzen 63 von dem benachbarten Stirnende des Rohres 31 haben, sind gleich. Dadurch zentriert sich das Mittelstück 27 schwimmend zwischen den beiden Endstücken 28 und 29, wenn diese durch die Führungsschienen 13 auf ei-

nen bestimmten Abstand gezwungen sind. Bei entsprechender Steilheit der Federkennlinie bleibt bei gegebener Reibung der Endstücke 28 und 29 in dem Mittelstück 27 nur eine vergleichsweise kleine Dezentrierung im ungünstigsten Falle übrig. Die Dezentrierung ist so klein, dass kein Verzug in der Rollobahn 24 zu beobachten ist. Ansonsten ist die Funktionsweise wie oben beschrieben.

[0069] Ein Fensterrollo für Kraftfahrzeuge weist eine drehbar gelagerte Wickelwelle auf, an der mit einer Kante eine Rollobahn befestigt ist. Die andere Kante ist an einem Zugstab gefesselt, der endseitig in Führungsschienen geführt ist. Der Abstand der Führungsschienen ändert sich in Bewegungsrichtung der Rollobahn gesehen sehr stark, weshalb der Zugstab teleskopartig längenveränderlich ist. Er setzt sich aus einem Mittelstück und zwei Endstücken zusammen, wobei mit Hilfe einer Zentriereinrichtung dafür gesorgt wird, dass das Mittelstück immer zentriert gegenüber den Endstücken bleibt.

Patentansprüche

1. Fensterrollo (12) zum Regulieren des Lichteintritts durch ein Fenster in einen Innenraum eines Kraftfahrzeugs,
mit wenigstens einer Wickelwelle (22), die drehbar gelagert ist,
mit wenigstens einer Rollobahn (24), die mit einer Kante an der Wickelwelle (22) befestigt ist,
mit wenigstens einem Paar von Führungsmitteln (13), von denen sich jedes seitlich neben der aufgespannten Rollobahn (22) erstreckt und die jeweils wenigstens eine Führungsnut (19) enthalten,
mit einem längenveränderlichen Zugstab (26), der mit einer von der Wickelwelle (22) abliegenden Kante verbunden ist und der sich aus einem Mittelstück (27) und zwei Endstücken (28,29) zusammensetzt, von denen die Endstücke (28,29) in den Führungsnuten (19) geführt sind,
mit einer Zentriereinrichtung (35), die das Mittelstück (27) bezüglich der Endstücke (28,29) zumindest angenähert zentriert, und
mit einer Antriebseinrichtung (54) zum Bewegen des Zugstabs (26) längs der Führungsschienen (13) und zum Drehen der Wickelwelle (22).
2. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Mittelstück (27) von einem Rohr (31) gebildet ist.
3. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Rohr (31) ein Profilrohr ist.
4. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Endstücke (28,29) in dem Mittelstück (27) teleskopartig geführt sind.
5. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Zentriereinrichtung (35) ein Differenzialgetriebe ist.
6. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Differenzialgetriebe (35) ein formschlüssiges oder reibschlüssiges Getriebe ist.
7. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Differenzialgetriebe (35) ein in dem Mittelstück (27) gelagertes Zahnrad (36) sowie zwei Zahnstangen (42,43) umfasst, die mit dem Zahnrad (36) kämmen und von denen jede mit einem der Endstücke (28,29) verbunden ist.
8. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Zentriereinrichtung (35) zwei Federglieder (62) umfasst, von denen sich jede einends an dem Mittelstück (27) und anderenends an dem jeweils zugehörigen Endstück (28,29) abstützt.
9. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Federglieder (62) Schraubenfedern sind.
10. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Führungsmittel (13) ein Paar Führungsnuten (19) bilden, die seitlich der aufgespannten Rollobahn (24) verlaufen und der Führung des Zugstabs (26) dienen.
11. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Führungsnuten (19) hinterschnittene Führungsnuten sind.
12. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Wickelwelle (22) ein Federmotor (23) zugeordnet ist, der die Wickelwelle (22) im Aufwicksinn vorspannt.
13. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Antriebseinrichtung (54) zum Bewegen des Zugstabs zwei Antriebsglieder (56,57) umfasst.
14. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Antriebseinrichtung (45) einen Getriebemotor (54) umfasst.
15. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Antriebsglieder (56,57) biegsame linienförmige Schubglieder sind, die knicksicher zwischen dem Getriebemotor (55) und der betreffenden Führungsnut (19) geführt sind.
16. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Antriebsglieder (56,57) angenä-

hert zylindrische Gebilde sind, die mit einer Verzahnung (59) auf der Außenseite versehen sind, die über die Länge mit konstanter Teilung durchläuft.

17. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verzahnung (59) von einer auf der Außenseite schraubenförmig verlaufenden Rippe gebildet ist. 5
18. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Antriebsglieder (56,57) mit dem Getriebemotor (55) formschlüssig zusammenwirken. 10
19. Fensterrollo nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Rollobahn (24) aus einem Gewirk oder einer gelochten Folie besteht. 15

20

25

30

35

40

45

50

55

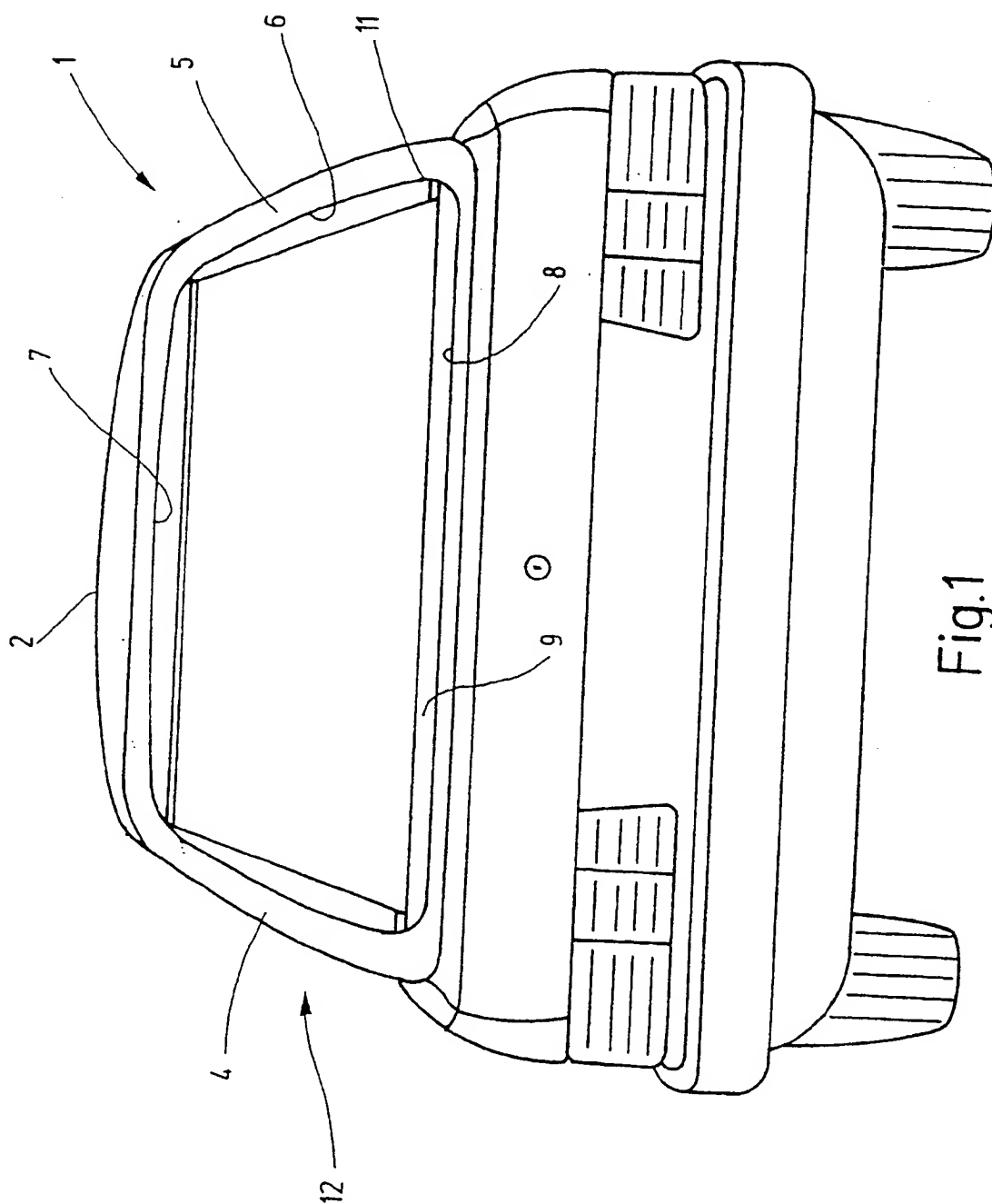


Fig.1

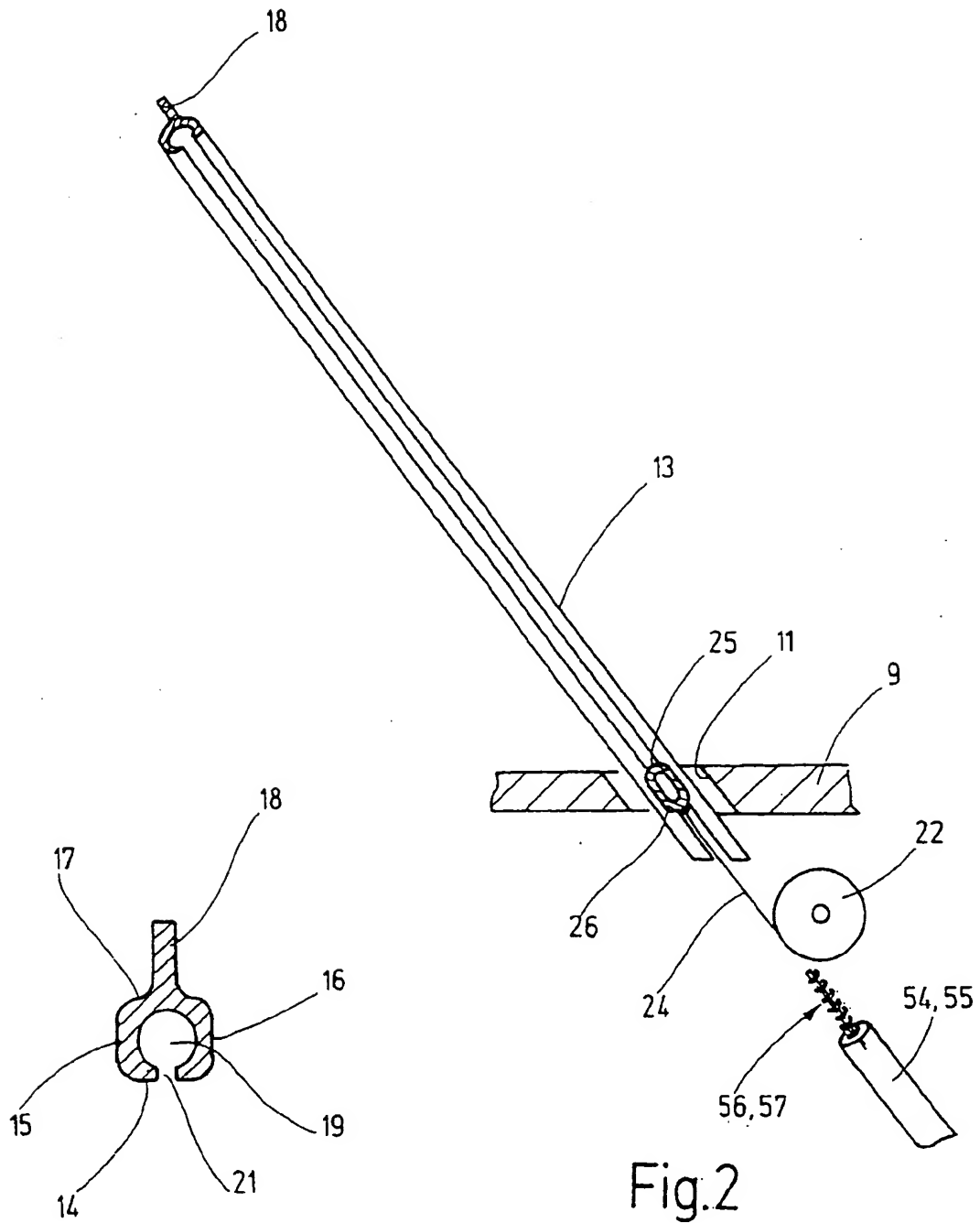
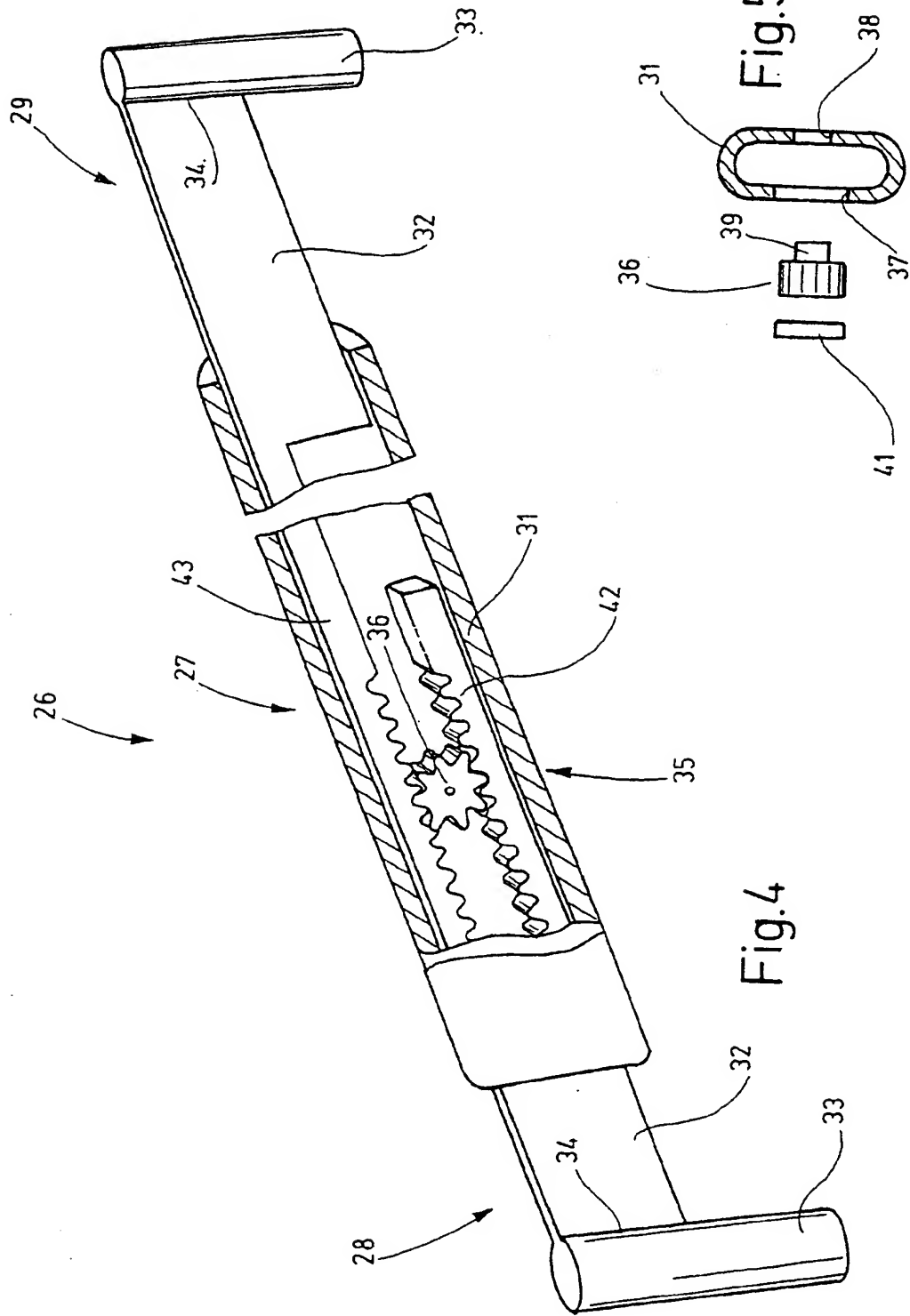


Fig.3



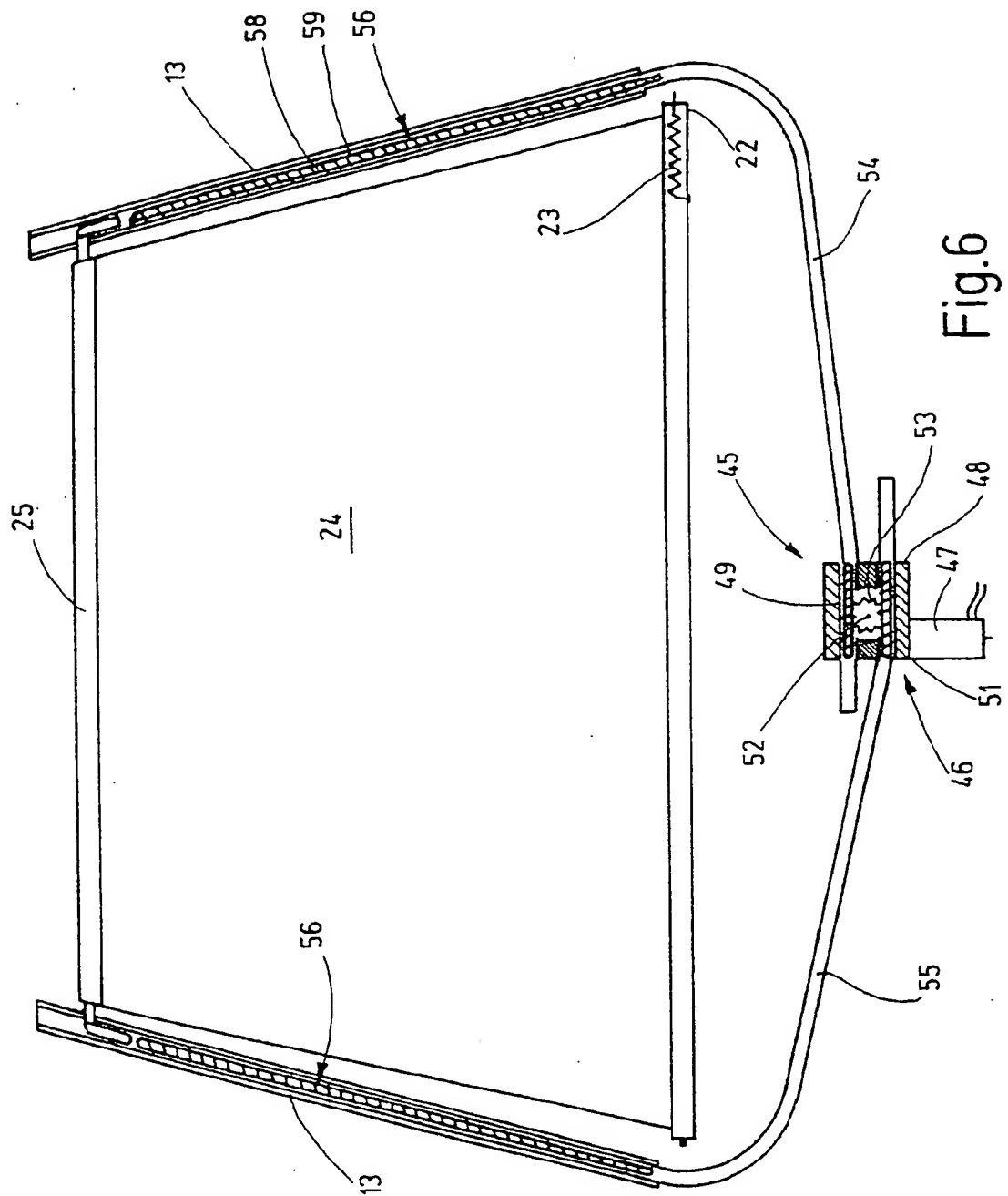
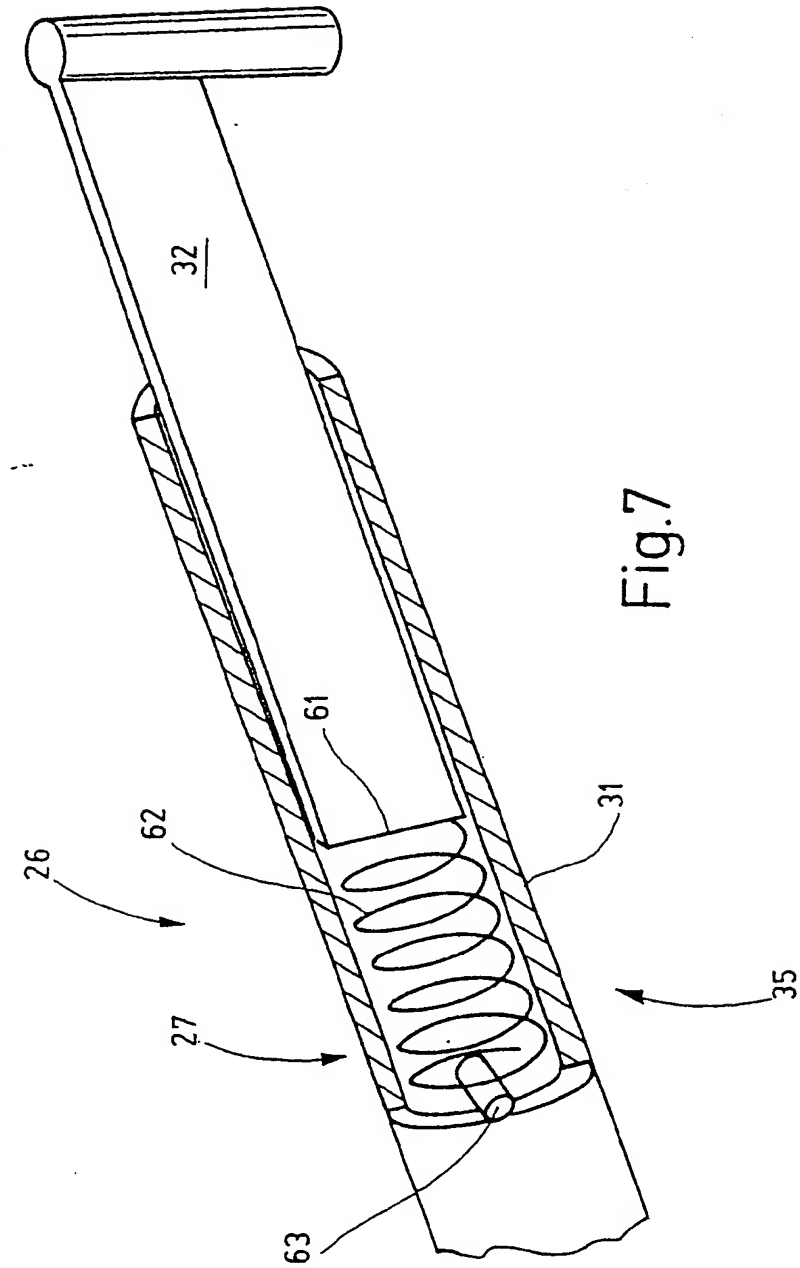


Fig. 6





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 01 12 7178

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	US 5 201 810 A (OJIMA JUJI ET AL) 13. April 1993 (1993-04-13) * Spalte 4, Zeile 7 - Zeile 23 * * Spalte 4, Zeile 59 - Spalte 5, Zeile 13; Abbildungen 1-16 *	1-4, 8, 9, 12-16, 18, 19	B60J1/20
X	US 4 758 041 A (LABEUR LUCAS) 19. Juli 1988 (1988-07-19) * Spalte 3, Zeile 43 - Zeile 56; Abbildungen 1-3 *	1-4, 8-16, 18, 19	
X	US 6 086 133 A (ALONSO MIGUEL) 11. Juli 2000 (2000-07-11) * Spalte 7, Zeile 48 - Zeile 67; Abbildungen 1, 2, 6, 7 *	1-4, 8-16, 18, 19	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			B60J
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 2. April 2002	
		Prüfer Thomas, C	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument * : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03 82 (PUB03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 01 12 7178

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

02-04-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5201810	A	13-04-1993	JP	4345522 A	01-12-1992
US 4758041	A	19-07-1988	DE	3608927 A1	24-09-1987
			AT	81825 T	15-11-1992
			DE	3782348 D1	03-12-1992
			EP	0237845 A2	23-09-1987
US 6086133	A	11-07-2000	KEINE		

EP2 FORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr. 12/82

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)